

REFERAT AF ORDINÆRT VIRKSOMHEDSMØDE I NAVIAIR

Den 13. marts 2025 blev der afholdt ordinært virksomhedsmøde i Naviair (CVR-nr. 26 05 97 63) på virksomhedens adresse, Naviair Allé 1, 2770 Kastrup.

Den Danske Stat var repræsenteret ved afdelingschef Merete Godvin Jensen, kontorchef Peter Hilmer Fuglsang-Damgaard, samt specialkonsulent Astrid Kragh Møller.

Fra Rigsrevisionen deltog kontorchef Søren Vadskjær Skyum og fuldmægtig Ghaffar Hassan.

Til stede var bestyrelsesformand Flemming Jensen (via Teams), bestyrelsesmedlem Anne Charlotte Mark, samt medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem Flemming Kim Hansen, medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem Casper Kamp Ravnsborg, administrerende direktør Anders Rex, viceadministrerende direktør og CFO Mads Kvist Eriksen, CCO Thorsten Elkjær, CTO Jimmi Hartvig Iversen, Communications Adviser Helle Kogsbøll og chefjurist Sigurd Slot Jacobsen, samt statsautoriseret revisor Thomas Holm Christensen og advokat Tomas Ilsøe Andersen (Kammeradvokaten).

Virksomhedsmødet var åbent for pressen.

Dagsordenen var:

1. Udpegning af dirigent
2. Bestyrelsens mundtlige beretning om Naviairs virksomhed i det forløbne år
3. Forelæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse
4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af underskud i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte
5. Bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk eller økonomisk interesse i det kommende år, samt en orientering om bestyrelsens forventninger til resultaterne for de kommende år
6. Eventuelle forslag fra transportministeren eller bestyrelsen
7. Fastsættelse af bestyrelsens vederlag
8. Valg af medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand, samt orientering om bestyrelseskandidaters erhvervsmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske virksomheder
9. Valg af den statsautoriserede revisor
10. Eventuelt

Ad 1. Udpegning af dirigent

Til dirigent valgtes advokat Tomas Ilsøe Andersen.

Dirigenten gennemgik indkaldelsen med dagsorden vedlagt årsrapport. Der var ingen kommentarer til dagsordenen. Dirigenten konstaterede, at virksomhedsmødet var lovligt indkaldt og beslutningsdygtigt.

Ad 2. Bestyrelsens mundtlige beretning om Naviairs virksomhed i det forløbne år

Formanden aflagde følgende beretning om Naviairs virksomhed i det forløbne år:

Årets resultat

Årets resultat blev et underskud på 161,5 mio. kr. efter skat mod et overskud på 20,6 mio. kr. i 2023. Underskuddets størrelse er særligt begrundet i nedskrivninger som følge af nedlukningen af Remote Tower projektet i Billund.

Projektet blev igangsat i 2017 med det formål at samle flere digitale tårntjenester ét sted. Konstateringen af manglende kundegrundlag medførte imidlertid, at det ikke længere var muligt at realisere en økonomisk rentabel digital tårntjeneste fra Billund. På den baggrund besluttede Naviair i 2024 at nedlukke projektet.

Underskuddets størrelse er også påvirket af lønstigningen ved OK24, reguleringsmæssige over- og underdækninger samt større forbrug til ekstravagter i driften, hvilket har været helt essentielt for at sikre en stabil drift og få forsinkelser for trafikken.

Modregnes Remote Tower projektet i regnskabet, ville årets resultat være et underskud på 64 mio.kr, hvilket er bedre end det forventede underskud mellem 80-90 mio. ved halvårsrapporten og tæt på budgettet for 2024, som var et underskud på 60 mio. kr.

Jeg vil i år også nævne, at det for Naviairs økonomi har stor betydning, at varetagelsen af interne flyvninger i Grønland og afgiftsfritagne flyvninger i dansk luftrum nu ikke længere er underfinansieret. Det er takket være aftalen, der blev indgået i 2023.

Drift, kapacitet og sikkerhed

Naviairs kerneydelse er at levere sikker og effektiv trafikstyring uden væsentlige forsinkelser til brugere af luftrummet.

Til forskel for 2023 har Naviair i 2024 leveret en stabil drift med relativt få forsinkelser af trafikken. For at kunne levere høj service til kunderne har der været behov for et større forbrug af ekstravagter end budgetteret. Mangel på flyveledere og den øgede arbejdsbelastning blandt flyvelederne er en problematik, som Naviair har stort fokus på i samarbejde med medarbejderne.

Præstationsordningens kapacitetsmål fastlægger, hvor mange minutter et fly i gennemsnit må være forsinket. I dansk luftrum var målet i 2024 en maksimal gennemsnitlig forsinkelse på 0,05 minutter pr. operation. Året endte netop på gennemsnitlig 0,05 minutter pr. operation, så Naviair har indfriet målet.

I Københavns Lufthavn er kapacitetsmålet 0,10 minutter pr. operation. Året ender med 0,5 minutters forsinkelse pr. operation, hvilket betyder, at Naviair ikke indfrie dette mål. Forsinkelserne skyldes primært mangel på flyveledere og perioder med dårligt vejr.

Med trafikafviklingen for en route og Københavns Lufthavn i 2024 er omfanget af forsinkelser væsentligt lavere end i 2023.

Den tekniske drift har gennem hele året været tilfredsstillende og leveret opetider på navigations- og kommunikationsanlæg og overvågningssystemerne, som har været højere end målet på 99,9 pct. I hele 2024 er der igen leveret et højt sikkerhedsniveau, og Naviair har ikke været årsag til eller medvirket til luftfartsulykker.

Som del af den europæiske præstationsordning er Naviair underlagt et procesmål for arbejdet med flyvesikkerhed for perioden 2020-2024. En ekstern verificeret vurdering af Naviairs målopfyldelse for 2024 forventes klar i juni 2025.

Trafikudvikling i 2024

Flytrafikken har i 2024 været i fortsat stigning og hen over året ligget højere end i 2023. Antallet af kontrollerede operationer i dansk luftrum steg med 6,2 procent, og i Københavns Lufthavn steg antallet af starter og landinger med 5,9 procent.

I Billund Lufthavn faldt antallet af starter og landinger i 2024 med 0,5 procent i forhold til 2023, hvilket følger det samlede billede af indenrigsflyvningen i 2024, hvor det samlede antal operationer viste et fald på 10,3 procent fra 2023 til 2024.

Endnu et år med trafikstigning i dansk luftrum og stigning i Københavns Lufthavn er positivt og skal også ses i sammenhæng med, at sommerferieperioden var travl, hvor trafikken på enkelte dage satte nye rekorder. Tendensen peger fortsat i retning af en mere sæsonbetonet trafik, hvor trafikken peaker i weekender og i ferieperioder. Til trods for stigningen i antallet af operationer, ligger trafikken på 88,7 procent af niveauet før COVID-19, hvilket påvirker Naviairs indtjening negativt.

Opbygning af kapacitet

Naviair har i 2024 fortsat arbejdet med at genopbygge den nødvendige operationelle robusthed ved at rekruttere, uddanne og fastholde flyveledere for at sikre kapacitet til at imødekomme kundernes behov og forventninger.

Naviair leverer sikker og effektiv styring af lufttrafikken inden for rammerne af den europæiske præstationsordning. Derudover fastlægger ordningen Naviairs primære indtægtsgrundlag. 2024 var det sidste år i nuværende referenceperiode 3 (RP3).

I efteråret 2024 indmeldte den danske stat planen til Europa-Kommissionen for referenceperiode 4 (RP4), der løber fra 2025-2029. Hvis planen godkendes, sikrer det, at Naviair får et tilstrækkeligt indtægtsgrundlag til at fortsætte arbejdet med at opbygge den nødvendige robusthed. Den endelige godkendelse af planen forventes at ske i 1. halvår af 2025.

Med en godkendt præstationsplan vil rammerne for Naviairs økonomi være fastlagt frem til og med 2029.

Større projekter i 2024

I 2024 traf Naviair beslutning om en væsentlig teknologisk opgradering af det nuværende ATM-system inden for COOPANS-samarbejdet. Med opgraderingen overgår Naviair til den nyeste generation med forventet idriftsættelse i slutningen af 2029.

Opgraderingen bliver en stor og vigtig opgave og indebærer betydelige investeringer i de kommende år.

I 2024 har Naviair igangsat arbejdet med at implementere EU's NIS2-direktiv, som skærper kravene til cybersikkerhed for kritisk infrastruktur. Implementeringen forventes færdiggjort i 2025.

Tilbage i 2022 anmodede Transportministeriet Naviair om at undersøge muligheder og konsekvenser ved, at Kongeriget overtager kontrollen med det øvre luftrum i Grønland fra 2031. Siden har Naviair arbejdet på en plan for etablering og drift af en kontrolcentral og tilbagetagelsen af luftrummet, som i dag kontrolleres af Island og Canada. Arbejdet blev sat i bero, da man fra grønlandsk side ønskede at afklare alternative placeringer af kontrolcentralen. I Naviairs plan forudsættes det, at kontrolcentralen placeres i Nuuk, men med indgangen til 2025 er der fra politisk side lagt op til, at Naviair skal bistå med at undersøge en mulig alternativ placering af kontrolcentralen.

Naviairs arbejde med bæredygtighed

Luftfarten er en vigtig transportform, der binder Danmark sammen med resten af verden. Naviair arbejder for at fremme bæredygtig luftfart og understøtte branchens mål om at være CO2-neutral i 2050. Det gør vi ved at sikre flyene den mest direkte rute samt kunne angive de mest brændstoføkonomiske flyvehøjder.

Den europæiske præstationsordning fastlægger miljøkrav for horisontal flyveeffektivitet. I 2024 indtog Danmark førstepladsen blandt EUROCONTROLS 41 medlemslande i forhold til at sikre fly den mest direkte rute. På trods af den flotte placering ligger Naviair lige under målet. 98,76 procent af alle flyvninger fløj den mest direkte rute, hvor målet var på 98,86 procent.

Naviair søger løbende at udnytte nye teknologiske muligheder, der skaber basis for at optimere flyveveje yderligere. Potentialet er begrænset, da Naviair i forvejen ligger højt og ændrede flyveveje som følge af krigen i Ukraine gjorde det svært at nå målet på maksimalt 1,14 procent afvigelse.

I et samarbejde med Københavns Lufthavne A/S har Naviair i 2024 afsluttet sidste del af implementeringen af landingsprocedurer kaldet Performance Based Navigation (PBN), der sikrer flyene de mest brændstoføkonomiske flyvehøjder, inden de påbegynder nedstigning.

Naviair følger tillige udviklingen i brugen af Continuous Descent og Continuous Climb i Københavns Lufthavn.

I 2024 havde 48,6 pct. af de ankomne fly en uafbrudt nedstigning. Det er en stigning i forhold til 2023.

For afgang, hvor flyet kan stige uafbrudt til den ønskede flyvehøjde, kunne 84,2 procent af de afgående fly komme direkte til den ønskede flyvehøjde. Det var dog lidt færre end i 2023, hvilket skyldes den øgede trafik i travle perioder.

Udover samarbejdet med branchen har Naviair en plan for at reducere CO₂-udledning fra egen drift med 70 pct. i 2030. I 2024 steg Naviairs CO₂-aftryk med 1 pct. i forhold til 2023.

Siden 2019 er Naviairs egen udledning reduceret med 30 pct. baseret på investeringer i energi-effektivisering, og løbende har Naviair fornyet sin bilpark med el- og hybrid-biler.

I 2020 blev de første solceller etableret på taget af Naviairs hovedkvarter i Kastrup. I 2024 er solcelleanlægget udvidet til at dække en større andel af tag-arealet. Forventningen er, at solcellerne årligt vil kunne producere energi til at dække ca. 8 pct. af Naviairs årlige energiforbrug i Kastrup.

Forventninger til 2025

Naviair forventer et overskud på 20-30 mio. kr. efter skat i 2025.

Det fortsatte arbejde med at opbygge den nødvendige operationelle robusthed medfører høje udgifter til uddannelse af flyveledere. Der forventes en yderligere forøgelse af personale-omkostningerne, blandt andet grundet helårseffekt af OK24. Samtidig forventes et fortsat højt forbrug af ekstravagter.

Forudsætningen for overskuddet er, at Europa-Kommissionen godkender indmeldingen af de forventede udgifter og indtægter for perioden 2025-2029 for referenceperiode 4. Et lavere indtægtsgrundlag vil medføre driftsmæssige konsekvenser.

Naviairs gæld og tilgodehavende, som opstod som følge af COVID-19, forventes i 2025 reduceret med ca. 150 mio. kr. i forhold til 2024. Nedbringelsen afhænger igen af Europa-Kommissionens godkendelse af Naviairs indtægtsgrundlag for referenceperiode 4, samt at trafikken udvikler sig som forventet.

Ved godkendelse af Naviairs indmelding forventes gæld og tilgodehavende fuldt nedbragt i 2029.

Det er forventningen, at flytrafikken i 2025 vil stige med 5,4 pct. af niveauet fra 2024 i henhold til seneste prognose. En negativ udvikling i flytrafikken, fx som følge af geopolitiske forhold udgør en høj økonomisk risiko for Naviair, da hovedindtægterne hænger direkte sammen med omfanget af trafikken i det danske luftrum og trafikken til og fra danske lufthavne.

Det er forventningen, at trafikken generelt kan afvikles tilfredsstillende dog med risiko for mindre forsinkelser af trafikken på enkelt dage, weekender, helligdage og ferieperioder, da trafikmønsteret fra 2024 forventes at være uændret.

Afslutning

Naviair kunne før nytår se frem til at byde velkommen til en ny driftsdirektør Morten Fruensgaard fra 1. januar. Med hans flyvelederbaggrund fra Forsvaret og efterfølgende karriere i norske Avinor, kommer han med en stærk ledelsesmæssig baggrund og stor faglighed, der er helt centralt i en virksomhed som Naviair. Med tiltrædelse 1. januar kunne Thorsten Elkjær aflevere stafetten som

driftsdirektør videre til Morten Fruensgaard og selv begynde opbygningen af den nye afdeling som ny kommerciel direktør.

Jeg vil gerne byde dem begge stor velkommen i deres nye funktioner og ser frem til et godt og konstruktivt samarbejde. Samtidig vil jeg med stor interesse følge konsolideringen og resultaterne af den nye organisationsstruktur fra 1. januar, der gør Naviair stærkere i en kompleks tid med store udfordringer og vigtige udviklingsopgaver.

Afslutningsvis vil jeg gerne takke Naviairs medarbejdere for en stor og engageret indsats hele året med blandt andet mangel på flyveledere og store opgaver med RP4 og igangsætning af projekt for nyt ATM-system.

Med ønsket om et mere robust Naviair anerkender jeg også Naviairs interne arbejde med at få dannet et samarbejdsgrundlag, der skal understøtte hverdagens arbejdsglæde og trivsel.

Jeg vil til sidst også sige stor tak til vores ejer, Transportministeriet, for opbakning og et altid stærkt engagement til fordel for Naviair og den rolle, vi spiller for det danske samfund.

I det forgangne år har vi været helt afhængige af en dygtig indsats fra vores revisor Deloitte med arbejdet med denne første omfangsrige bæredygtighedsrapportering. Tak for jeres engagerede indsats – og ligeledes en stor tak til risrevisionen.

Og til den øvrige bestyrelse; Tak for jeres store indsats og vores gode dialog.

Vi er allerede godt i gang med årets møder, og jeg ser frem til vores fortsatte samarbejde i bestyrelsen."

Beretningen blev taget til efterretning, idet afdelingschef Merete Godvin Jensen dels noterede sig, at virksomheden har foretaget afskrivning på Remote Tower System-projektet i Billund og fremadrettet fokuserer på kerneforretningen, dels benyttede lejligheden til på ministeriets vegne at meddele en tak til såvel bestyrelsen, ledelsen og medarbejderne for det store arbejde gennem året, og for den udviste fleksibilitet.

Ad 3. Forelæggelse af årsrapport med revisionspåtegning til godkendelse

Formanden forelagde årsrapporten med revisionspåtegning uden forbehold og udtalte:

"Udover det jeg netop har nævnt i min beretning, vil jeg foreslå, at vi tager et kig på Hoved- og Nøgletallene på side 64 i Årsrapporten:

Jeg vil indledningsvis gøre opmærksom på, at Naviair har aflagt årsrapport for både koncern og modervirksomhed siden stiftelsen af det 100% ejede datterselskab, Naviair Surveillance A/S i 2014.

a) Resultatopgørelsen

Som I kan se, udgjorde nettoomsætningen 1.011,1 mio. kr. (mod 1.036,7 mio. kr. i seneste regnskabsår).

Årets resultat udgjorde et underskud på 161,5 mio. kr. (mod et overskud på 20,6 mio. kr. i seneste regnskabsår).

b) Balancen

Hvis vi kigger på balancen, så udgjorde den samlede balancesum pr. 31. december 2024 2.355,2 mio. kr. (mod 2.491,4 mio. kr. i seneste regnskabsår). Af det beløb udgjorde anlægsaktiverne 1.220,2 mio. kr. (mod 1.275,4 mio. kr. i seneste regnskabsår).

Egenkapitalen udgjorde 962,0 mio. kr. (mod 1.131,1 mio. kr. i seneste regnskabsår).

c) Soliditetsgraden

Soliditetsgraden, eksklusiv den ansvarlige lånekapital, udgjorde 40,8 (mod 45,4 i seneste regnskabsår) og inklusiv den ansvarlige lånekapital 49,3 (mod 53,4 i seneste regnskabsår).

d) Revisionspåtegning

Revisorerne har afgivet en såkaldt "ren" revisions-påtegning, dvs. at årsregnskabet for 2024 er forsynet med en revisionspåtegning uden forbehold eller andre forpligtelser.

Årsrapporten blev godkendt og underskrevet i forlængelse af bestyrelsens møde den 18. februar 2025."

Årsrapporten for 2020 blev godkendt, idet afdelingschef Merete Godvin Jensen oplyste, at med modtagelsen af revisionserklæringen og ledelsens erklæring har Transportministeriet forstået, at kravene som angivet i aktstykke om anvendelse af genudlånet, er opfyldt.

Ad 4. Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af underskud i henhold til den godkendte årsrapport, herunder fastsættelse af eventuelt udbytte

Bestyrelsen indstillede, at årets underskud overføres til næste regnskabsår ved indregning i overført resultat.

Bestyrelsens indstilling blev godkendt.

Ad 5. Bestyrelsens orientering om forventede væsentlige tiltag af politisk eller økonomisk interesse i det kommende år, samt en orientering om bestyrelsens forventninger til resultaterne for de kommende år

Formanden henviste til beretningen, jf. ovenfor pkt. 2.

Orienteringen blev herefter taget til efterretning.

Ad 6. Eventuelle forslag fra transportministeren eller bestyrelsen

Der var ikke fremkommet forslag fra transportministeren eller bestyrelsen.

Ad 7. Fastsættelse af bestyrelsens vederlag

Bestyrelsen foreslog, at vederlaget fastsættes til 493.150 kr. for formanden, 340.455 kr. for næstformanden og 158.351 kr. for et menigt medlem.

Forslaget blev godkendt.

For medlemmer af revisionsudvalget er der for formanden og det menige medlem fastsat et honorar på henholdsvis 80 pct. og 40 pct. af vederlaget for menige bestyrelsesmedlemmer.

Ad 8. Valg af medlemmer til bestyrelsen, herunder formand og næstformand, samt orientering om bestyrelseskandidaters erhvervmæssige baggrund og ledelseshverv i danske og udenlandske virksomheder

Alle ministervalgte bestyrelsesmedlemmer – Flemming Jensen (formand), Per Møller Jensen (næstformand), Jørgen Martin Meyer, Anne Charlotte Mark, Pernille Dahlgaard og Ellen Trane Nørby – er på valg i år som følge af udløbet af deres 2-års periode efter vedtægterne.

Alle de nævnte bestyrelsesmedlemmer har meddelt at være villige til genvalg. Afdelingschef Merete Godvin Jensen oplyste, at transportministeren ønsker at genudpege alle medlemmer, som herefter blev ønsket tillykke med udnævnelsen for en ny 2-årig periode.

Der har ikke i perioden siden sidste virksomhedsmøde været medarbejdervalg til bestyrelsen. Esben Jean-Pierre Blum, Flemming Kim Hansen og Casper Kamp Ransborg sidder således i bestyrelsen frem til 2027 (ved udløb af deres 4-årsperiode).

Ad 9. Valg af den statsautoriserede revisor

Bestyrelsen har indstillet, at Deloitte genudpeges som statsautoriseret revisor.

Forslaget blev vedtaget.

Naviair revideres desuden af Rigsrevisionen.

Ad 10. Eventuelt

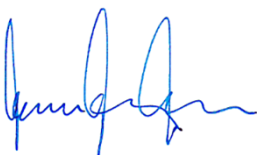
Der var ikke bemærkninger under punktet.

Formanden takkede for ordene og for fremmødet.

--oo0oo--

Virksomhedsmødet blev herefter hævet.

Som dirigent



Tomas Ilsøe Andersen
Partner, Advokat (H)